

CIVIL AVIATION

Transport Services

Agreement Between the UNITED STATES OF AMERICA and SWITZERLAND

Signed at Bern June 21, 2010

with

Annexes



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . . the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

SWITZERLAND

Civil Aviation: Transport Services

*Agreement signed at Bern June 21, 2010;
Entered into force June 21, 2010.
With annexes.*

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

THE SWISS CONFEDERATION

The United States of America and the Swiss Confederation (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not predatory or discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of Switzerland, the Federal Office of Civil Aviation and any person or agency authorized to perform the functions exercised by the said Federal Office of Civil Aviation;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, scheduled or charter, for remuneration or hire;
4. "Airline of a Party" means any airline that has received its Air Operator's Certificate (AOC) from and has its principal place of business in the territory of that Party;
5. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - (a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - (b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, if applicable, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo, and/or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas, internal waters, and territorial sea under the sovereignty of a Party; and
11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:
 - a. the right to fly across its territory without landing;
 - b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
 - c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Authorization

Each Party, on receipt of applications from an airline of the other Party, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

- a.
 - i. for an airline of the United States, substantial ownership and effective control of that airline are vested in the United States, U.S. nationals, or both;
 - ii. for an airline of Switzerland, substantial ownership and effective control of that airline are vested in Switzerland or a Member State or States of the European Union as of the date of signature of this Agreement, or nationals of one or more of these States, or both;
- b. the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
- c. the other Party is maintaining and administering the provisions set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend, or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline where:
 - a. that airline is not an airline of the other Party under paragraph 4 of Article 1;
 - b.
 - i. for an airline of the United States, substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the United States, U.S. nationals, or both;
 - ii. for an airline of Switzerland, substantial ownership and effective control of that airline are not vested in Switzerland or a Member State or States of the European Union as of the date of signature of this Agreement, or nationals of one or more of these States, or both;
 - c. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or
 - d. the other Party is not maintaining and administering the provisions as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1(c) or 1(d) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of a Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft utilized by the airlines of the other Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first Party.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew, or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.
2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the airlines of the other Party. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.
3. Any action by one Party to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with paragraph 2 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall act in conformity with international agreements relating to the security of civil aviation to which they both are parties, including the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on February 24, 1988, as well as with any other convention relating to the security of civil aviation to the degree in force for both Parties.
2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with all aviation security provisions and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading; and that those measures are adjusted to meet increased threats to the security of civil aviation. Each Party agrees that the security provisions required by the other Party for departure from and while within the territory of that other Party must be observed. Each Party shall give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.
5. With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Party may adopt security measures for entry into its territory. Where possible, that Party shall take into account the security measures already applied by the other Party and any views that the other Party may offer. Each Party recognizes, however, that nothing in this Article limits the ability of a Party to refuse entry into its territory of any flight or flights that it deems to present a threat to its security.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports, or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the competent authorities of that Party may request immediate consultations with the competent authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.
2. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents or other intermediaries appointed by the airline. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.
6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services under this Agreement, any airline of one Party may enter into marketing arrangements, such as blocked-space, code-sharing, leasing, or other cooperative arrangements, with:

- i) an airline or airlines of either Party;
- ii) an airline or airlines of a third country; and
- iii) a surface (land or maritime) transportation provider of any country;

provided that all airlines and surface transportation providers in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco, and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are imposed by the national authorities and not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.
2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees, and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:
 - a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

- b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;
 - c. fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and
 - d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.
3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the competent authorities.
4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

5. A Party may request the assistance of the other Party, on behalf of its airlines, in securing an exemption from taxes, duties, charges, and fees imposed by state and local governments or authorities on the goods specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, as well as from fuel throughput charges, in the circumstances described in this Article, except to the extent that the charges are based on the cost of providing the service. In response to such a request, the other Party shall bring the views of the requesting Party to the attention of the relevant governmental unit or authority and urge that those views be given appropriate consideration.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities or bodies to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless:
 - i) it fails to undertake within a reasonable amount of time a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party;
or
 - ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair and Equal Opportunity

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Neither Party shall impose on the other Party's airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency, or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the airlines of the Parties shall provide timely access to information on historical, existing, and proposed prices as requested by the aeronautical authorities of the Parties.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
 - a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
 - b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, the statement of claim shall be submitted within 45 days of the time the tribunal is fully constituted, and the statement of defense shall be submitted 60 days thereafter. Any reply to the statement of defense shall be submitted within 30 days of the submission of the statement of defense. Any response to this reply shall be submitted within 30 days thereafter. If either Party requests it or the tribunal deems it appropriate, the tribunal shall hold a hearing within 45 days after the last pleading is due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date that the last pleading is submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.
6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.
7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.
8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of subparagraph 2(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Amendments

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Parties.
2. An amendment of the Agreement shall enter into force upon an exchange of diplomatic notes, following the completion of all internal procedures of the Parties. Such an amendment may be provisionally applied, upon agreement of the Parties.
3. If either Party considers it desirable to amend an Annex, it may request consultations between the competent authorities of the Parties. When these authorities agree on an amendment to an Annex, their recommendations on the matter will come into effect when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 16

Multilateral Agreements

If, after entry into force of this Agreement, both Parties become party to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

Article 17

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 18

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 19

Entry into Force

This Agreement shall enter into force upon signature. Upon entry into force, it shall supersede the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Switzerland, done at Washington, June 15, 1995.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Berne, this 21st day of June 2010 in duplicate, in the English and German languages, each text being equally authentic.

FOR THE UNITED STATES
OF AMERICA:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "John R. Byrley". The signature is fluid and cursive, with a large loop at the end.

FOR THE SWISS CONFEDERATION:

A handwritten signature in black ink, starting with a large "P." followed by a stylized, cursive name that appears to be "Kru".

ANNEX I

Scheduled and Charter Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party authorized under this Agreement shall be entitled to perform international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines of the United States:

From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Switzerland and beyond; and for all-cargo service, between Switzerland and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines of Switzerland:

From points behind Switzerland via Switzerland and intermediate points to a point or points in the United States and beyond; and for all-cargo service, between the United States and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each airline of a Party may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;
6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
7. Make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
8. Carry transit traffic through the other Party's territory; and
9. Combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party that issued the airline's Air Operator's Certificate (AOC).

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any airline of a Party may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that issued the airline's AOC and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that issued the airline's AOC is a continuation of the transportation from beyond such point.

Section 4

Charter Consumer Protection

Nothing in this Agreement shall limit the rights of a Party to require airlines of both Parties to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

ANNEX II

U.S. Government Procured Transportation

Effective October 1, 2008, airlines of Switzerland shall have the right to transport passengers and cargo on scheduled and charter flights for which a U.S. Government civilian department, agency, or instrumentality:

- 1) obtains the transportation for itself or in carrying out an arrangement under which payment is made by the Government or payment is made from amounts provided for the use of the Government, or
- 2) provides the transportation to or for a foreign country or international or other organization without reimbursement,

and that transportation is:

- a. between any point in the United States and any point in Switzerland, except - with respect to passengers only - between points for which there is a city-pair contract fare in effect, or
- b. between any two points outside the United States.

This Annex shall not apply to transportation obtained or funded by the Secretary of Defense or the Secretary of a military department.

ABKOMMEN

ÜBER DEN LUFTVERKEHR

ZWISCHEN

DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA

UND

DER SCHWEIZERISCHEN EIDGENOSSENSCHAFT

Die Vereinigten Staaten von Amerika und die Schweizerische Eidgenossenschaft
(nachstehend "die Parteien");

in dem Wunsch, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage des am Markt herrschenden Wettbewerbs zwischen Luftfahrtunternehmen mit einem Mindestmass an staatlichen Eingriffen und staatlicher Regulierung zu fördern;

in dem Wunsch, mehr Möglichkeiten für den internationalen Luftverkehr zu schaffen;

in dem Wunsch, es den Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen, Reisenden und Versendern eine Vielzahl von Dienstleistungsmöglichkeiten zu den niedrigsten Preisen anzubieten, die nicht überrissen oder diskriminierend sind und die keine missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung darstellen und im Bestreben, einzelne Luftfahrtunternehmen zu ermutigen, innovative und konkurrenzfähige Preise zu entwickeln und einzuführen;

in dem Wunsch, im internationalen Luftverkehr ein Höchstmass an Schutz und Sicherheit zu gewährleisten, und unter Bekundung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen und Bedrohungen, die sich gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen richten und die Sicherheit von Personen oder Sachen gefährden, den Luftverkehrsbetrieb beeinträchtigen und das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben; und

als Parteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die Internationale Zivilluftfahrt;

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Begriffe

Im Sinne dieses Abkommens bezeichnet, sofern nichts anderes bestimmt ist, der Ausdruck:

1. "Luftfahrtbehörden" im Fall der Vereinigten Staaten, das Verkehrsdepartement oder dessen Nachfolgeinstitution, und im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die von diesem Bundesamt für Zivilluftfahrt wahrgenommenen Aufgaben auszuüben;
2. "Abkommen" das vorliegende Abkommen, seine Anhänge sowie alle diesbezüglichen Änderungen;
3. "Luftverkehr" die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, getrennt oder in Kombination, im Linien- oder Charterverkehr, gegen Entgelt oder Miete;
4. "Luftfahrtunternehmen einer Partei" alle Luftfahrtunternehmen, welche ihr Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) von dieser Partei erhalten haben und welche ihren Hauptgeschäftssitz im Gebiet dieser Partei haben;
5. "Übereinkommen" das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschliesslich:
 - a. aller Änderungen, die nach Artikel 94(a) des Übereinkommens in Kraft getreten und von beiden Parteien ratifiziert worden sind, sowie
 - b. aller Anhänge und diesbezüglichen Änderungen, die gemäss Artikel 90 des Übereinkommens angenommen wurden, soweit diese Anhänge oder Änderungen zu irgendeinem bestimmten Zeitpunkt für beide Parteien gelten;
6. "Volle Kosten" die Kosten für die Erbringung einer Dienstleistung zuzüglich einer angemässenen Gebühr für allgemeine Verwaltungskosten;
7. "Internationaler Luftverkehr" den Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat führt;

8. "Preis" alle Tarife, Raten oder Gebühren, für die Beförderung von Fluggästen (einschliesslich ihres Gepäcks), und/oder Fracht (ausgenommen Post) im Luftverkehr, einschliesslich - falls zutreffend - der Landbeförderung in Verbindung mit der Beförderung im internationalen Luftverkehr, die von den Luftfahrtunternehmen einschliesslich ihrer Beauftragten erhoben werden, sowie die Bedingungen für die Gültigkeit solcher Tarife, Raten oder Gebühren;
9. "Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" eine Landung für andere Zwecke als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und/oder Post im Luftverkehr;
10. "Gebiet" die Landgebiete, Binnengewässer und Hoheitsgewässer unter der Souveränität einer Partei; und
11. "Benutzungsgebühr" eine Gebühr, die den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Einrichtungen oder Dienstleistungen an Flughäfen, im Bereich der Flugnavigation oder der Flugsicherheit, einschliesslich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, auferlegt wird.

Artikel 2

Gewährung von Rechten

1. Jede Partei gewährt der anderen Partei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs durch Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Partei folgende Rechte:
 - a. das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;
 - b. das Recht, in ihrem Gebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen; and
 - c. die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.

2. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das Luftfahrtunternehmen oder die Luftfahrtunternehmen einer Partei, im Gebiet der anderen Partei Fluggäste, deren Gepäck, Fracht oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet dieser anderen Partei ist.

Artikel 3

Bewilligung

Jede Partei gewährt nach Erhalt von Anträgen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei, in der vorgeschriebenen Form und Weise für Betriebsbewilligungen und technische Genehmigungen, die entsprechenden Bewilligungen und Genehmigungen mit möglichst geringer verfahrensbedingter Zeitverzögerung, vorausgesetzt, dass:

- a.
 - i. für ein Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten, das überwiegende Eigentum und die tatsächliche Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen bei den Vereinigten Staaten, bei Staatsangehörigen der Vereinigten Staaten, oder bei beiden liegen;
 - ii. für ein Luftfahrtunternehmen der Schweiz, das überwiegende Eigentum und die tatsächliche Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen bei der Schweiz oder bei einem zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens angehörigen Mitgliedstaat oder Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder bei den Staatsangehörigen eines oder mehrerer dieser Staaten, oder bei beiden liegen;
- b. das Luftfahrtunternehmen in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die gemäss den Gesetzen und Vorschriften für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs von der Partei, die den oder die Anträge prüft, üblicherweise angewandt werden; und
- c. die andere Partei die Bestimmungen in Artikel 6 (Flugsicherheit) und Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) einhält und anwendet.

Artikel 4

Widerruf der Bewilligung

1. Jede Partei ist berechtigt, die Betriebsbewilligungen oder technischen Genehmigungen eines Luftfahrtunternehmens zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, wenn:
 - a. dieses Luftfahrtunternehmen kein Luftfahrtunternehmen der anderen Partei gemäss Artikel 1 Absatz 4 ist;
 - b.
 - i. im Falle von Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten, das überwiegende Eigentum und die tatsächliche Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen nicht bei den Vereinigten Staaten, bei Staatsangehörigen der Vereinigten Staaten, oder bei beiden liegen;
 - ii. für ein Luftfahrtunternehmen der Schweiz, das überwiegende Eigentum und die tatsächliche Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen nicht bei der Schweiz oder bei einem zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens angehörigen Mitgliedstaat oder Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder bei den Staatsangehörigen eines oder mehrerer dieser Staaten, oder bei beiden liegen;
 - c. das betreffende Luftfahrtunternehmen die in Artikel 5 (Anwendung von Gesetzen) dieses Abkommens genannten Gesetze und Vorschriften nicht eingehalten hat; oder
 - d. die andere Partei die Bestimmungen in Artikel 6 (Sicherheit) nicht einhält und anwendet.
2. Sofern nicht zur Vermeidung von weiteren Verstössen gegen die Absätze 1 Buchstaben c und d dieses Artikels Sofortmassnahmen erforderlich sind, werden die in diesem Artikel aufgeführten Rechte erst nach Konsultationen mit der anderen Partei ausgeübt.

3. Dieser Artikel berührt nicht die Rechte einer Partei, die Betriebsbewilligung oder die technischen Genehmigungen eines Luftfahrtunternehmens oder der Luftfahrtunternehmen der anderen Partei gemäss den Bestimmungen von Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen.

Artikel 5

Anwendung von Gesetzen

1. Die Gesetze und Vorschriften einer Partei betreffend den Einflug in ihr oder den Ausflug aus ihrem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Gebietes gelten für die Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei verwendet werden, und sind von diesen Luftfahrzeugen beim Ein- oder Ausflug und innerhalb des Gebietes des ersten Partei zu befolgen.
2. Beim Einflug in das, beim Aufenthalt im oder beim Ausflug aus dem Gebiet einer Vertragspartei sind ihre Gesetze und Vorschriften für den Einflug in das oder den Ausflug aus ihrem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht von Luftfahrzeugen (einschliesslich Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Sicherheit der Luftfahrt, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne oder bei Postsendungen die hierfür geltenden Postvorschriften) von diesen Fluggästen, Besatzungen – oder den in ihrem Namen handelnden Personen – oder der Fracht von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei einzuhalten.

Artikel 6

Flugsicherheit

1. Jede Partei erkennt für die Durchführung des in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrs Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die jeweils von der anderen Partei erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, als gültig an, vorausgesetzt, dass die Bedingungen für solche Zeugnisse oder Ausweise mindestens den aufgrund des Übereinkommens festgelegten Mindestanforderungen entsprechen. Jede Partei kann jedoch die Anerkennung von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Partei erteilt oder als gültig erklärt worden sind, für Flüge über ihrem eigenen Gebiet verweigern.
2. Jede Partei kann Konsultationen über die von der anderen Partei eingehaltenen Sicherheitsstandards in Bezug auf Luftverkehrseinrichtungen, Luftfahrzeugbesatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb der Luftfahrtunternehmen der anderen Partei verlangen. Stellt eine Partei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Partei in diesen Bereichen nicht tatsächlich die Sicherheitsstandards und -anforderungen einhält und anwendet, die wenigstens den Mindeststandards entsprechen, welche nach dem Übereinkommen festgelegt werden können, so werden der anderen Partei diese Feststellungen und die Schritte, die zur Erfüllung dieser Mindeststandards als notwendig erachtet werden, notifiziert und die andere Partei ergreift die entsprechenden Abhilfemassnahmen. Jede Partei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung oder die technische Genehmigung eines Luftfahrtunternehmens oder von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei zu verweigern, zu widerrufen oder einzuschränken, wenn die andere Partei solche Abhilfemassnahmen nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraumes ergreift.
3. Jede in Übereinstimmung mit Absatz 2 vorstehend von einer Partei ergriffene Massnahme, die Betriebsbewilligung oder die technischen Genehmigungen eines Luftfahrtunternehmens oder von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei zu verweigern, zu widerrufen oder einzuschränken, wird aufgehoben, sobald die Grundlage für das Ergreifen dieser Massnahmen nicht mehr besteht.

Artikel 7

Sicherheit der Luftfahrt

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Parteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht einzuschränken, handeln die Parteien in Übereinstimmung mit den internationalen Abkommen über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchem beide Parteien angehören, einschliesslich des am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte, andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Abkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Abkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und des am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Zusatzprotokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen sowie aller weiteren Übereinkommen über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, soweit sie für beide Parteien in Kraft sind.
2. Die Parteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von zivilen Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Parteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit allen Luftsicherheitsnormen und den geeigneten empfohlenen Verfahren, die von der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem Übereinkommen als Anhänge hinzugefügt wurden; sie verlangen, dass die bei ihnen eingetragenen Luftfahrzeughalter sowie Luftfahrzeughalter, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet entsprechend diesen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.
4. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet wirksame Massnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, aufgegebenem Gepäck und Handgepäck sowie Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens ergriffen werden und dass diese Massnahmen angepasst werden, um stärkeren Bedrohungen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zu begegnen. Die Parteien vereinbaren, die Sicherheitsvorschriften der jeweils anderen Partei für den Ausflug aus dem und den Aufenthalt im Gebiet dieser Partei einzuhalten. Jede Partei sagt ausserdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Partei zu, besondere Sicherheitsmassnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu ergreifen.
5. Unter voller Berücksichtigung der und in gegenseitigem Respekt für die Souveränität der anderen Partei kann eine Partei Sicherheitsmassnahmen für den Einflug in ihr Gebiet beschliessen. Soweit möglich, berücksichtigt diese Partei die von der anderen Partei bereits angewandten Sicherheitsmassnahmen und etwaige Standpunkte, die diese Partei eventuell vorbringt. Beide Parteien erkennen jedoch an, dass dieser Artikel in keiner Weise die Möglichkeit einer Vertragspartei einschränkt, einem Flug oder Flügen den Einflug in ihr Gebiet zu verweigern, den bzw. die sie als Bedrohung für ihre Sicherheit ansieht.

6. Im Falle einer tatsächlichen oder drohenden widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzungen, Luftfahrzeugen, Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen sich die Parteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Massnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder der Bedrohung dienen.
7. Hat eine Partei berechtigte Gründe zu der Annahme, dass die andere Partei von den Sicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die zuständigen Behörden dieser Partei sofortige Konsultationen mit den zuständigen Behörden der anderen Partei verlangen. Wird innerhalb von 15 Tagen nach Eingang des Ersuchens keine zufrieden stellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsbewilligung und technischen Genehmigungen eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen dieser Partei zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Partei vor Ablauf von 15 Tagen vorläufige Massnahmen ergreifen.

Artikel 8

Kommerzielle Möglichkeiten

1. Die Luftfahrtunternehmen beider Parteien haben das Recht, im Gebiet der anderen Partei Niederlassungen zur Verkaufsförderung und zum Verkauf von Luftverkehrsdienstleistungen zu errichten.
2. Die Luftfahrtunternehmen beider Parteien haben das Recht, gemäss den Gesetzen und Vorschriften der jeweils anderen Partei über Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung das für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderliche Personal für die Bereiche Management, Verkauf, Technik, Betrieb und sonstige Spezialaufgaben in das Gebiet der anderen Partei zu holen und dort auf Dauer einzusetzen.

3. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, seine eigene Bodenabfertigung ("Selbstabfertigung") im Gebiet der anderen Partei durchführen oder nach Wahl für die gesamte oder einen Teil dieser Dienste eine Auswahl unter den im Wettbewerb stehenden Agenten zu treffen. Diese Rechte unterliegen lediglich physischen Beschränkungen, die sich aus Gründen der Flughafensicherheit ergeben. Wo aufgrund solcher Gründe eine Selbstabfertigung ausgeschlossen ist, müssen diese Bodenabfertigungsdienste allen Luftfahrtunternehmen gleichermassen zur Verfügung stehen; die Gebühren werden auf der Grundlage der erbrachten Dienste festgesetzt und diese Dienste müssen hinsichtlich der Art und Qualität mit den Diensten einer möglichen Selbstabfertigung vergleichbar sein.
4. Jedes Luftfahrtunternehmen einer Partei kann sich am Verkauf von Luftbeförderungsleistungen im Gebiet der anderen Partei unmittelbar und, nach Ermessen des Luftfahrtunternehmens, durch seine Verkaufsbeauftragten oder sonstige von dem Luftfahrtunternehmen ernannten Vermittler beteiligen. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, derartige Beförderungen zu verkaufen, und jedermann steht es frei, derartige Beförderungsleistungen in der Währung des betreffenden Gebietes oder in frei konvertierbarer Währung zu kaufen.
5. Jedes Luftfahrtunternehmen hat auf Antrag hin das Recht, über die örtlichen Ausgaben hinausgehende Einnahmen umzurechnen und in sein Land zu überweisen. Die Umrechnung und die Überweisung sind unverzüglich und ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung zu dem an dem Tag für Transaktionen und Überweisungen geltenden Wechselkurs, an dem das Luftfahrtunternehmen den Erstantrag auf Überweisung stellt, frei zu gestatten.
6. Den Luftfahrtunternehmen jeder Partei wird gestattet, örtliche Ausgaben, einschliesslich des Erwerbs von Treibstoff, im Gebiet der anderen Partei in Landeswährung zu zahlen. Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei können diese Ausgaben nach eigenem Ermessen im Gebiet der anderen Partei entsprechend den dort geltenden Währungsvorschriften in frei konvertierbaren Währungen begleichen.

7. In Bezug auf Durchführung oder Angebot der unter dieses Abkommen fallenden bewilligten Dienste kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Partei Marketingvereinbarungen wie "blocked-space", "code-sharing", "leasing" oder andere Vereinbarungen über die Zusammenarbeit abschliessen, mit
- i. einem Luftfahrtunternehmen oder Luftfahrtunternehmen jeder Partei;
 - ii. einem Luftfahrtunternehmen oder Luftfahrtunternehmen eines Drittstaates; und
 - iii. einem Bodenbeförderungsanbieter (Land- oder Seeverkehr) aus einem beliebigen Staat;

vorausgesetzt, dass alle Luftfahrtunternehmen und Bodenbeförderungsanbieter von solchen Vereinbarungen über die entsprechende Bewilligung verfügen und die Anforderungen erfüllen, die üblicherweise auf solche Vereinbarungen angewandt werden.

8. Die Luftfahrtunternehmen und indirekten Anbieter von Luftfrachtdiensten beider Parteien dürfen ohne Einschränkung in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr jedes Verkehrsmittel zur Beförderung von Fracht im Land- oder Seeverkehr nach oder von beliebigen Punkten in den Gebieten der Parteien oder in Drittstaaten benutzen, einschliesslich der Beförderung von und nach allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen und gegebenenfalls einschliesslich des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der geltenden Gesetze und Vorschriften zu befördern. Diese Fracht, gleichviel, ob auf dem Land-, See- oder Luftweg befördert, hat Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie den Land- oder Seeverkehr selbst durchführen oder ob sie ihn durch Vereinbarungen mit anderen Land- oder Seeverkehrsträgern durchführen lassen, einschliesslich der Beförderung auf dem Land- oder Seeweg durch andere Luftfahrtunternehmen und durch indirekte Anbieter von Luftfrachtverkehr. Diese verkehrsträgerübergreifenden Frachtdienste können zu einem einzigen durchgehenden Preis, der für die Beförderung in der Luft und auf dem Land- oder Seeweg gemeinsam gilt, angeboten werden, sofern die Versender über die Umstände einer solchen Beförderung nicht irregeführt werden.

Artikel 9

Zölle und Gebühren

1. Bei Ankunft im Gebiet einer Partei bleiben Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden, ihre üblichen Ausrüstungsgegenstände, Bodenausrüstungsgegenstände, Treibstoffe, Schmieröle, technische Verbrauchsgüter, Ersatzteile (einschliesslich Triebwerken), Bordvorräte (insbesondere, jedoch nicht ausschliesslich, Gegenstände wie Nahrungsmittel, Getränke und alkoholische Getränke, Tabak und andere in begrenzten Mengen zum Verkauf an Fluggäste oder zum Verbrauch durch diese während des Fluges bestimmte Güter) und andere ausschliesslich zur Verwendung im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Versorgung der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmte Gegenstände auf der Grundlage der Gegenseitigkeit frei von allen Einfuhrbeschränkungen, Vermögenssteuern und Kapitalabgaben, Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die durch die nationalen Behörden erhoben werden und nicht auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge verbleiben.
2. Ausserdem werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Steuern, Abgaben, Zöllen und Gebühren ausser den auf den Kosten für geleistete Dienste beruhenden Gebühren befreit:
 - a. Bordvorräte, die in das Gebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert werden und die innerhalb angemessener Grenzen zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil der Fluges über dem Gebiet der Partei verbraucht werden, in dem sie an Bord genommen werden;

- b. Bodenausstattungsgegenstände und Ersatzteile (einschliesslich Triebwerken), die in das Gebiet einer Partei zur Versorgung, Unterhalt oder Reparatur eines im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei eingeführt werden;
 - c. Treibstoffe, Schmieröle und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei in das Gebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Partei verbraucht werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden; und
 - d. Werbe- und verkaufsförderndes Material, das in angemessenen Mengen in das Gebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert wird und zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei an Bord genommen wird, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Partei verwendet werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden.
3. Es kann gefordert werden, dass die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Ausrüstungsgegenstände und Vorräte unter die Aufsicht oder Kontrolle der zuständigen Behörden gestellt werden.
4. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen werden auch gewährt, wenn ein Luftfahrtunternehmen einer Partei mit einem anderen Luftfahrtunternehmen, dem von der anderen Partei ebenfalls derartige Befreiungen gewährt werden, einen Vertrag über die Leihe oder Überlassung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Gegenstände im Gebiet der anderen Partei abgeschlossen hat.

5. Eine Partei kann im Namen ihrer Luftfahrtunternehmen die andere Partei um Unterstützung ersuchen, um eine Befreiung von Steuern, Abgaben, Zöllen und Gebühren, die von innerstaatlichen und lokalen Regierungen oder Behörden auf die in den Absatz 1 und 2 dieses Artikels genannten Güter erhoben werden, sowie unter den in diesem Artikel beschriebenen Bedingungen von Treibstoffabsatzabgaben durchzusetzen, es sei denn, die erhobenen Gebühren beruhen auf den Kosten für geleistete Dienste. Im Falle eines solchen Ersuchens übermittelt die andere Partei den betreffenden Regierungsstellen oder Behörden den Standpunkt der ersuchenden Partei und drängt auf gebührende Berücksichtigung dieses Standpunktes.

Artikel 10

Benutzungsgebühren

1. Benutzungsgebühren, die von den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen einer Partei von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei erhoben werden, müssen gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und auf die Benutzerkategorien gleichmäßig verteilt sein. Die Bedingungen für derartige Benutzungsgebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei dürfen jedenfalls nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Festlegung der Gebühren gewährt werden.
2. Benutzungsgebühren, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei erhoben werden, können sich nach den vollen Kosten der für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen für die Bereitstellung angemessener Flughafen-, Flughafenumfeld-, Flugnavigations- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem Flughafen oder innerhalb des Flughafensystems richten, dürfen diese aber nicht überschreiten. Diese Gebühren können eine angemessene Kapitalrendite nach Abschreibung enthalten. Einrichtungen und Dienste, für die diese Gebühren erhoben werden, werden auf leistungsfähiger und wirtschaftlicher Grundlage bereitgestellt.

3. Jede Partei ermutigt zu Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen; sie ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die Luftfahrtunternehmen, die Informationen auszutauschen, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren im Einklang mit den Grundsätzen nach den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels erforderlich sind. Jede Partei ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden, die Benutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Benutzungsgebühren zu unterrichten, um ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Meinung zu äußern, bevor die Änderungen vorgenommen werden.
4. In Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten nach Artikel 14 wird von keiner Partei angenommen, dass sie gegen eine Bestimmung dieses Artikels verstoßen hat, es sei denn:
 - i. sie unterlässt es, innerhalb eines angemessenen Zeitraums eine Überprüfung der Gebühr oder Praxis vorzunehmen, auf die sich die Beschwerde der anderen Partei bezieht; oder
 - ii. sie unterlässt es nach einer solchen Überprüfung, alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen zu ergreifen, um eine Gebühr oder Praxis zu ändern, die mit diesem Artikel unvereinbar ist.

Artikel 11

Billige und gleiche Wettbewerbsbedingungen

1. Jede Partei gibt den Luftfahrtunternehmen beider Parteien in billiger und gleicher Weise Gelegenheit, bei der Durchführung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs miteinander in Wettbewerb zu treten.

2. Jede Partei gestattet, dass jedes Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität der von ihm angebotenen internationalen Luftverkehrsdienste aufgrund kommerzieller marktbezogener Überlegungen festlegt. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine der Parteien einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz oder Regelmässigkeit des Dienstes oder das oder die Muster der von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei eingesetzten Luftfahrzeuge, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen oder betrieblichen Gründen oder aus Umweltschutzgründen erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen im Einklang mit Artikel 15 des Übereinkommens anzuwenden sind.
3. Keine Partei auferlegt den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei ein Vorzugsrecht, eine Zuladequote, eine Gebühr für Nicht-Einspruch oder irgendwelche andere Bedingungen hinsichtlich Kapazität, Frequenz oder Verkehr, die mit dem Zweck dieses Abkommens im Widerspruch stehen.
4. Keine Partei verlangt von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei, Flugpläne, Programme für Charterflüge oder betriebliche Pläne zur Genehmigung zu unterbreiten; ausgenommen davon sind Massnahmen, die unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung erforderlich sind, um die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen einheitlichen Bedingungen durchzusetzen oder soweit solche ausdrücklich in einem Anhang zu diesem Abkommen bewilligt sind. Wenn eine Partei Vorlagen zum Zwecke der Informationbeschaffung anfordert, hat sie den Verwaltungsaufwand in Form von Vorlageerfordernissen und Verfahren von Vermittlern von Luftverkehrsdiensten und von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei so gering als möglich zu halten.

Artikel 12

Preisgestaltung

1. Jede Partei lässt zu, dass die Preise für den Luftverkehr durch die Luftfahrtunternehmen beider Parteien auf der Grundlage von kommerziellen marktbezogenen Überlegungen festgelegt werden.

2. Preise für den internationalen Luftverkehr zwischen den Gebieten der Parteien dürfen nicht zur Vorlage einverlangt werden. Ungeachtet des Vorangehenden verschaffen die Luftfahrtunternehmen der Parteien den Luftfahrtbehörden der Parteien auf deren Ersuchen den rechtzeitigen Zugang zu Informationen über frühere, bestehende und geplante Preise.

Artikel 13

Konsultationen

Jede Partei kann jederzeit Konsultationen über dieses Abkommen verlangen. Solche Konsultationen beginnen zum frühestmöglichen Zeitpunkt, spätestens jedoch 60 Tage nach Eingang des Ersuchens bei der anderen Partei, soweit nichts anderes vereinbart wurde.

Artikel 14

Beilegung von Streitigkeiten

1. Alle Streitigkeiten über dieses Abkommen mit Ausnahme jener, die gemäss Artikel 12 (Preisgestaltung) entstehen können, und die sich nicht in einer ersten Runde formeller Beratungen beilegen lassen, können durch Vereinbarung der Parteien einer Person oder Instanz zur Entscheidung vorgelegt werden. Einigen sich die Parteien nicht in diesem Sinne, so wird die Streitigkeit auf Ersuchen einer Partei in Übereinstimmung mit den nachstehend aufgeführten Verfahren Gegenstand eines Schiedsverfahrens.

2. Die Streitbeilegung erfolgt durch ein Schiedsgericht aus drei Schiedsrichtern, das wie folgt zusammengesetzt ist:
 - a. jede Partei benennt innerhalb von 30 Tagen nach Eingang eines Antrags auf Schiedsverfahren einen Schiedsrichter. Innerhalb von 60 Tagen nach Benennung dieser beiden Schiedsrichter ernennen diese einvernehmlich einen dritten Schiedsrichter, der als Vorsitzender des Schiedsgerichtes fungiert;
 - b. hat eine Partei keinen Schiedsrichter ernannt oder wird der dritte Schiedsrichter nicht gemäss Buchstabe a dieses Absatzes ernannt, kann eine Partei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, den oder die erforderlichen Schiedsrichter innerhalb von 30 Tagen zu ernennen. Hat der Präsident des Rates die gleiche Staatsangehörigkeit wie eine der Parteien, so nimmt der dienstälteste Vizepräsident, der aufgrund seiner Staatsangehörigkeit nicht ausgeschlossen ist, die Ernennung vor.
3. Sofern nichts anderes vereinbart wurde, legt das Schiedsgericht die Grenzen seiner Zuständigkeit in Übereinstimmung mit diesem Abkommen fest und gibt sich eine Verfahrensordnung. Das Schiedsgericht, wenn es aufgestellt ist, kann empfehlen, bis zu seiner endgültigen Urteilsfindung vorübergehende Abhilfemassnahmen zu ergreifen. Auf Anweisung des Schiedsgerichts oder auf Ersuchen einer Partei findet spätestens 15 Tage nach der vollständigen Konstituierung des Schiedsgerichts eine Konferenz statt, auf der das Schiedsgericht genau festlegt, in welchen Fragen es tätig werden soll und welche Verfahren dabei im Einzelnen anzuwenden sind.
4. Sofern nichts anderes vereinbart oder vom Schiedsgericht festgelegt wurde, ist die Beschwerdebegründung innerhalb von 45 Tagen nach der vollständigen Konstituierung des Schiedsgerichts vorzulegen und die Beschwerdeantwort 60 Tage danach. Die Replik auf die Beschwerdeantwort ist innerhalb von 30 Tagen seit Einreichung der Beschwerdeantwort vorzulegen. Jede Antwort auf diese Replik ist 30 Tage danach vorzulegen. Verlangt es eine Partei oder hält das Schiedsgericht dies für angemessen, führt das Schiedsgericht innerhalb von 45 Tagen nachdem der letzte Schriftsatz fällig ist, eine Anhörung durch.

5. Das Schiedsgericht bemüht sich, innerhalb von 30 Tagen nach der Anhörung, oder wenn keine Anhörung stattfindet, nach Eingang des letzten Schriftsatzes, einen schriftlichen Entscheid vorzulegen. Der Entscheid wird mit Stimmenmehrheit des Gerichts gefällt.
6. Die Parteien können einen Antrag auf Erläuterung des Entscheides innerhalb von 15 Tagen nach seiner Abgabe stellen und die Erläuterungen müssen innerhalb von 15 Tagen nach einem solchen Antrag erfolgen.
7. Jede Partei nimmt im Einklang mit ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung die Inkraftsetzung aller Entscheide oder Sprüche des Schiedsgerichtes vor.
8. Die Kosten des Schiedsgerichts, einschliesslich Gebühren und Auslagen der Schiedsrichter, werden von beiden Parteien zu gleichen Teilen getragen. Etwaige Kosten, die dem Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Zusammenhang mit den Verfahren gemäss Absatz 2 Buchstabe b dieses Artikels entstanden sind, gelten als Teil der Kosten des Schiedsgerichts.

Artikel 15

Änderungen

1. Dieses Abkommen kann durch schriftliche Vereinbarung der Parteien geändert werden.
2. Jede Änderung des Abkommens tritt durch den Austausch diplomatischer Noten in Kraft, sobald alle internen Verfahren der Parteien erfüllt sind. Eine solche Änderung wird entsprechend der Vereinbarung durch die Parteien provisorisch angewandt.
3. Wenn eine Partei es als wünschenswert erachtet, einen Anhang zu ändern, kann sie Verhandlungen zwischen den zuständigen Behörden der Parteien verlangen. Einigen sich diese Behörden auf eine Änderung eines Anhanges, werden ihre Empfehlungen in der Angelegenheit wirksam, sobald sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

Artikel 16

Multilaterale Übereinkommen

Treten beide Parteien nach Inkrafttreten dieses Abkommens einem multilateralen Übereinkommen bei, welches Belange dieses Abkommens berührt, so beraten sie sich, ob das Abkommen unter Berücksichtigung des multilateralen Übereinkommens überarbeitet werden sollte.

Artikel 17

Kündigung

Jede Partei kann der anderen Partei jederzeit schriftlich ihren Entschluss notifizieren, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Eine derartige Notifizierung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu übermitteln. Das Abkommen endet um Mitternacht (am Ort des Erhalts der Kündigung durch die andere Partei) unmittelbar vor Ablauf des ersten Jahres nach dem Zeitpunkt des Erhalts der Kündigung durch die andere Partei, es sei denn, die Notifizierung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der Parteien wieder zurückgenommen.

Artikel 18

Registrierung bei der ICAO

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 19

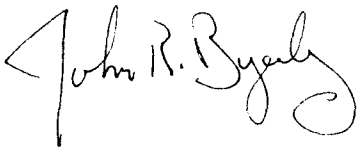
Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft. Mit dem Inkrafttreten ersetzt es das Abkommen über den Luftverkehr zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung der Schweiz, unterzeichnet am 15. Juni 1995 in Washington.

Zu Urkund dessen haben die von ihren jeweiligen Regierungen gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Bern, am 21. Juni 2010, in zweifacher Ausführung, in englischer und deutscher Sprache, wobei jeder Text gleichermassen verbindlich ist.

FÜR DIE VEREINGTEN STAATEN
VON AMERIKA:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "John R. Byrley". The signature is fluid and cursive, with a large, looping initial "J".

FÜR DIE SCHWEIZERISCHE
EIDGENOSSENSCHAFT:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "P. Kuster". The signature is cursive, with a prominent, dark initial "P" followed by a series of connected loops.

ANHANG I

Linien- und Charterverkehr

Abschnitt 1

Strecken

Luftfahrtunternehmen jeder Partei, die gestützt auf dieses Abkommen berechtigt sind, haben das Recht, internationalen Luftverkehr zwischen Punkten auf den folgenden Strecken zu betreiben:

A. Strecken für das Luftfahrtunternehmen oder die Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten:

Von Punkten ausserhalb den Vereinigten Staaten über die Vereinigten Staaten und über Zwischenlandepunkte nach einem Punkt oder Punkten in der Schweiz und darüber hinaus; und für reine Frachtflüge, zwischen der Schweiz und jedem Punkt.

B. Strecken für das Luftfahrtunternehmen oder die Luftfahrtunternehmen der Schweiz:

Von Punkten ausserhalb der Schweiz über die Schweiz und über Zwischenlandepunkte nach einem Punkt oder Punkten in den Vereinigten Staaten und darüber hinaus; für reine Frachtflüge zwischen den Vereinigten Staaten und jedem Punkt.

Abschnitt 2

Betriebliche Flexibilität

Jedes Luftfahrtunternehmen einer Partei kann, auf jedem einzelnen oder allen Flügen und nach seinem Belieben:

1. Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen;
2. Verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren;

3. Punkte ausserhalb, Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus und Punkte innerhalb der Gebiete der Parteien auf den Strecken in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen;
4. Auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder bestimmten Punkten verzichten;
5. An jedem beliebigen Punkt auf den Strecken Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes seiner Luftfahrzeuge verlagern;
6. Punkte ausserhalb jedes Punktes in seinem Gebiet mit oder ohne Wechsel des Luftfahrzeuges oder der Flugnummer bedienen und diese Dienste öffentlich als durchgehende Dienste anbieten und bekannt machen;
7. Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder ausserhalb des Gebietes der Parteien durchführen;
8. Transitverkehr über das Gebiet der jeweils anderen Partei durchführen; und
9. Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in ein und demselben Luftfahrzeug kombinieren;

hierbei gelten keine Richtungsbeschränkungen oder geografische Beschränkungen, und es entstehen keine Verluste von Rechten zur Beförderung von Verkehr, der ansonsten im Rahmen dieses Abkommens zulässig ist; vorausgesetzt, dass der Flug, mit der Ausnahme von reinen Frachtflügen, einen Punkt im Gebiet der Partei bedient, welche das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) des Luftfahrtunternehmens ausgestellt hat.

Abschnitt 3

Flugzeugwechsel

Jedes Luftfahrtunternehmen einer Partei kann auf jedem einzelnen Abschnitt oder den Abschnitten auf den vorstehenden Strecken internationalen Luftverkehr ohne jede Beschränkung hinsichtlich des Wechsels, an jedem Punkt auf der Strecke, des Typs oder der Anzahl der benutzten Luftfahrzeuge ausführen. Voraussetzung ist jedoch, mit Ausnahme von reinen Frachtflügen, dass bei ausgehenden Flügen die Beförderung über einen solchen Punkt eine Fortsetzung der Beförderung vom Gebiet der Partei ist, welche das AOC des Luftfahrtunternehmens ausgestellt hat, und dass bei ankommenden Flügen, die Beförderung ins Gebiet der Partei, die das AOC des Luftfahrtunternehmens ausgestellt hat, die Fortsetzung der Beförderung von ausserhalb eines solchen Punktes ist.

Abschnitt 4

Konsumentenschutz bei Charter

Dieses Abkommen beschränkt nicht die Rechte einer Partei von den Luftfahrtunternehmen beider Parteien zu verlangen, dass sie die Vorschriften über den Schutz von Fluggast-Fonds sowie über die Rechte der Fluggäste bezüglich Annulierung ihrer Reservationen und der Rückerstattung einhalten.

ANHANG II

Staatliche US-Beförderungsaufträge

Mit Wirkung ab dem 1. Oktober 2008 sind die Luftfahrtunternehmen der Schweiz berechtigt, Fluggäste und Fracht auf Linien- und Charterflügen zu befördern, mit denen eine zivile staatliche US-Behörde, -Agentur oder -Stelle:

1. entweder selbst beauftragt wurde oder die sie aufgrund einer Vereinbarung ausführt, deren Vergütung von der Regierung oder aus Mitteln, die zur Verwendung durch die Regierung bereitgestellt wurden, bezahlt wird, oder
2. die sie im Auftrag eines anderen Landes oder einer internationalen oder anderen Organisation unentgeltlich übernimmt

und bei denen die Beförderung:

- a. zwischen einem beliebigen Punkt in den Vereinigten Staaten und einem beliebigen Punkt in der Schweiz – mit Ausnahme der Personenbeförderung zwischen Punkten, für die ein vertragsgebundener Städtepaar-Flugpreis gilt – oder
- b. zwischen zwei beliebigen Punkten außerhalb der Vereinigten Staaten erfolgt.

Dieser Anhang gilt nicht für Beförderungen, die vom Verteidigungsministerium oder der Leitung einer Militärabteilung (secretary of a military department) erhalten oder finanziert werden.